TRANSPORTUL SĂRII PE MUREȘ ÎN SECOLELE XVIII–XIX

Beniamin Bassa

Din cele mai vechi timpuri s-a practicat pe Mureș un intens trafic de navigație, cu plutele sau cu corăbiile. Mureșul, „fluviul" navigabil, are în cuprinsul fostelor comitate ale Hunedoarei și Albei lățimea de 80—120 m, viteza obișnuită a apei de 1 m pe secundă, debitul de 70 m.c. pe secundă, iar țărmurile înalte și vadurile sale îl fac apt pentru navigație.

Încă din timpul stăpînirii romane sînt cunoscute „collegia nautarum" care transportau în imperiu bogățiile Provinciei Dacia: metalele, grînele, lemnul, sarea.

Sarea, bogăție importantă și aliment indispensabil, era transportată și în primele veacuri ale feudalismului. Legenda Vita Maior Sancti Gerhardi amintește la începutul secolului XI pe voievodul Banatului, Ahtum, care vămuia sarea transportată pe Mureș în regatul Ungariei. În 1222 regele Andrei II încuviințează cavalerilor teutoni dreptul de a transporta sare cu 6 corăbii pe Olt și Mureș, scutindu-i de vamă prin „Țara românilor" (per terram blachorum).

Sarea era exploatată în Transilvania la Ocna Mureș, Ocna Sibiului, Cojocna etc. De la ocne sarea era transportată la depozite pe calea apei sau cu carul, pe drum.

Pe cursul mijlociu al Mureșului erau două mari porturi: Partoș (cunoscut în timpul stăpînirii romane cu numele Portus, apoi în feudalism numit Marosportus) și Zam, la ieșirea din comitatul Hunedoarei. La Partoș exista un șantier naval, iar la Zam un important punct de vamă unde se efectua controlul plutelor și schimbul plutașilor și al corăbierilor.

Exploatarea și transportul sării erau un monopol al statului concesionat unor particulari sau organizat direct de stat, prin intermediul administrației. Stăpînirea străină din Transilvania, în scopul obținerii unor venituri importante, a organizat exploatarea și transportul sării, exercitînd în același timp o cruntă exploatare a populației.

În afară de „cămările" sau „oficiile" care exploatau sarea existau și cămări care organizau numai transportul pe apă și desfacerea sării în depozite. Încă din secolele XIV—XV sînt cunoscute cămările de la Vinț și Vurpăr. Vințul era cămara oficiului Ocna Sibiu iar Vurpăr, cămara Turdei. Un important port și „oficiu regesc" exista la Partoș, altul la Zam, iar la Soimuș era un mare depozit, de unde se făcea aprovizionarea cu sare a ținuturilor Zărandului-Hălmagiului, Devei și Hunedoarei. Această organizare se menține și în secolul al XVIII—XIX-lea, fiind oglindită

într-o serie de documente de arhivă, păstrate în Arhivele statului Hunedoara — Deva[1].

Administrația oficiului sării, în timpul stăpînirii austriece era complicată, cuprinzînd mai mulți slujbași printre care: praefectus salistransportus, officialis salistransportus, primarius scriba actuarius, transportus comitator, magister nautarum, judex nautarum, etc[2].

Pentru asigurarea transportului sării cu plutele sau cu corăbiile erau recrutați țărani din satele situate pe malul și în apropierea Mureșului. Comunitățile sătești aveau de îndeplinit, pe lîngă obligațiile obișnuite, și această sarcină iobăgească. De aceea plutașii făceau și ei parte din rîndul „plebei contribuabile" (plebs contribuens).

Din seria documentelor arhivistice referitoare la perioada cuprinsă între a doua jumătate a veacului al XVIII-lea și începutul celui de al XIX-lea, se desprind cîteva probleme importante care stăteau în atenția statului austriac și anume:

1) acoperirea necesităților de sare ale imperiului cu sarea exploatată din Transilvania.

2) organizarea cît mai bună a transportului și amenajarea căilor „fluviale".

3) reglementarea pe bază de convenții și statute a raporturilor dintre comunitățile sătești și deținătorii monopolului transportului, precum și a relațiilor cu „domnii pe pămînt".

Pentru hrana populației, cît și mai ales pentru nevoile creșterii vitelor și ale industriei (în special tăbăcăritul), precum și din cauza războaielor turco-austriece, se resimțea tot mai mult nevoia sării. Penuria de sare și urgentarea transportului sării era o chestiune diurnă pentru administrație. Se cerea accelerarea, prin toate mijloacele, a transportului sării de la ocne la depozite. Acest lucru era mai greu, căci uneori el se făcea cu vitele pe șosele și țăranii invocau diferite motive pentru a scăpa de această sarcină. De multe ori depozitele de sare erau goale iar administrația încerca să ia măsuri pentru grăbirea transportului, chiar prin constrîngerea contribuabililor cu forța armată[3].

Oficiul din Partoș semnalează că pentru anul 1771 au rămas de ridicat 204564 de măji și 4 libre de sare „ceea ce face ca regatul Ungariei să simtă penuria de sare" (salis penuria)[4]. În 1722 au rămas în depozitul de la Soimuș 9000 măji netransportate, avînd destinația Hălmagiu[5]. În 1774 din același depozit rămîn netransportate 5340 măji[6]. Pentru anul 1773 s-a prescris 13645 de fonți de sare, din care este transportată la Partoș cantitatea de numai 6091, avînd pentru anul 1774 transportat abia

---

[1] Arhivele Statului Deva — Fond Comitatul Hunedoara 1722, 1771, 1774, 1810, 1811.

[2] Titlurile de mai sus au fost extrase din actele redactate de slujbașii respectivi. Este posibil să mai fie și alte slujbe nespecificate în acte.

[3] Idem. Docum. nr. 362, 18 oct. 1771, Sibiu.

[4] *Ibidem.*

[5] Arhivele Statului Deva, Fond Comitatul Hunedoara — Docum. 1772, sept. 11, Sibiu, pachet 18.

[6] Idem, Docum. 1774, oct. 6, pachet 21.

2538 fonți și 70 libre și rămînînd de ridicat 5015 fonți și 30 libre[7]. Aceste cantități sînt parțiale și nu sînt concludente pentru a aprecia cîtă sare era transportată. Este cert însă că sarea din Transilvania era destinată nevoilor populației civile și armatei din Ungaria și Banat.

Pentru normalizarea situației, guvernatorul Transilvaniei din Sibiu, poruncește ca să se ia măsuri pentru ca plebea contribuabilă să fie stimulată în transportul sării, să fie înlăturate piedicile și să se grăbească transportul, fie cu vitele, fie pe Mureș, în special din și la depozitul de la Partoș[8].

Una din cauzele pentru care țăranii se eschivau de la transport era și aceea că sarea era transportată sub forma de bulgări, a căror mărime și greutate tot creștea, variind între 80—90 libre pînă la 100 și apoi 150 libre.

Din cauza penuriei de sare și chiar a scumpirii ei (după cum se menționează într-un document din 1775: „in provincia sal, favum, ferrum et victualia in alto pretia venduntur")[9], apar indivizi care se ocupă cu vînzarea ilicită, prin contrabandă și înșelătorie. Pentru înfrînarea furtului și a comerțului ilegal cu sarea furată se dau dispoziții de a se distribui populației sare la termenele fixate[10]. Pentru comerțul ilicit cu sare se aplică pedepsele cele mai grele, prevăzute în constituția imperială (Partea a 3-a, Titlul 15, art. 1). Au fost cazuri de aplicare a pedepsei capitale, așa cum s-a întîmplat cu Mura Ioan din Tața (Lingina) și Pril Petru din Pogănești[11]. Deasemenea, doi corăbieri din Bretea Mureșeană sînt arestați pentru furt[12].

Pentru organizarea și amenajarea transportului au fost luate o serie de măsuri organizatorice, privind recrutarea corăbierilor, construirea mijloacelor de navigare, amenajarea albiei Mureșului etc.

Era nevoie chiar de măsuri de ordin sanitar pentru combaterea epizootiilor la vite — care împiedecau transportul cu carele de la depozite la locurile de desfacere a sării. Transportul sării de la depozitul din Soimuș la Hălmagiu a fost mult timp împiedicat de o astfel de epidemie a vitelor. Este însă cert că nu întotdeauna bîntuiau astfel de epidemii, dar țăranii din comunitățile însărcinate cu transportul, pentru a se sustrage acestei sarcini, invocau acest motiv.

Navigația pe Mureș era împiedecată de anumite obstacole naturale intervenite pe cursul rîului. Uneori aceste obstacole aduceau pagube și prejudicii mari statului, printre care cele mai îngrijorătoare erau scufundările corăbiilor și plutelor. Așa de pildă, s-a întîmplat în aug. 1771 cînd s-au scufundat cîteva nave cu sare, pricinuind o pagubă de mari proporții în valoare de 1165 florini renani. Vina scufundării este aruncată asupra corăbierilor, asupra cărora este ordonată o anchetă, pentru a se cerceta dacă nu este vorba de un act de sabotaj[13].

---

[7] Idem, Docum. 1774, iunie 28, pachet 21.
[8] Idem, Docum. 1774, martie 1 Sibiu, pachet 21; 1774, mai 28, pachet 23.
[9] Idem, Docum., nr. 4771/13 oct. 1775, pachet 25.
[10] Idem, Docum. 1777, martie 26, Cojocna.
[11] Idem, Docum. an. 1774, aprilie, 13, pachet 23.
[12] Idem, Docum. 49 b. 1774, nov. 27, pachet 21.
[13] Idem, Docum., nr. 391, an. 1771, nov. 28, Sibiu.

În 1774, cu ocazia demolării unui turn la Folt, zidurile au căzut în Mureş, îngreunînd astfel transportul naval. Se dă ordin ca posesorii de corăbii şi comunităţile săteşti, în locurile unde corăbiile sînt retrase la mal şi sînt blocate şi împiedecate, să curețe albia şi malurile de mărăcinişuri, arbori sau alte piedici[14]. La fel, un funcţionar al Oficiului Ilia cere oficialităţilor comitatului ca satele de pe Mureş, de la Băcăinţi pînă la Zam, să dea feciori care să tragă corăbiile înnămolite[15].

Se iau măsuri de a fi scoase din apă corăbiile şi plutele scufundate şi se constată că acest lucru nu s-a făcut peste tot[16].

În ce priveşte recrutarea unui număr suficient de „experţi corăbieri" — dintr-o conscripţie pe anul 1774 se constată că în anul anterior — 1773 — numărul corăbierilor era de 1500, la care în anul 1774 se adaugă încă 800, după noua conscripţie.

Conscripţia prevede că e necesar să se recruteze pentru transportul naval oameni cu vite de jug, înquilini şi jeleri.

Numărul corăbiilor existente la acea dată în comitatul Hunedoarei este de 388, la care se mai adaugă 344, totalizînd 732 corăbii.

REPARTIŢIA ACESTOR CORĂBII ESTE URMĂTOAREA[17]:

Existent		Necesar de adăugat	Total
Alba	230	263	493
Scaunul Orăştiei	60	68	128
Scaunul Sebeş	25	47	72

Total = 693

Conscripţiile, convenţiile şi statutele corăbierilor pun în evidenţă unele aspecte ale relaţiilor sociale din acea vreme, cum sînt relaţiile dintre administraţia de stat şi comunităţile săteşti, dintre ţărani şi „domnii de pămînt", aspecte ale solidarităţii ţăranilor, ale luptei de clasă şi ale intereselor celor două clase opuse.

Au fost efectuate, după datele oferite de documentele arhivistice, 4 convenţii nautice în: 10 iunie 1784, 12 dec. 1774, 24 febr. 1777 şi ultima, în 1810 1811. În 1748 s-a alcătuit o „convenţie nautică", adoptîndu-se şi un statut, ceea ce înseamnă că probabil la acea dată se reorganizează pe baze noi transportul pe Mureş. Desigur că o astfel de organizare pe baze de statut incumbă şi unele drepturi pentru ţăranii angajaţi în plutărit. Aşa se explică faptul că toate celelalte convenţii se referă la păzirea neştirbită a prevederilor ei.

---

14 Idem, Docum., an. 1774, febr. 3, pachet 21.

15 Idem, Docum., an. 1774, iulie 6. pachet 21, 1. maghiară.

16 Idem, Docum., an. 1774, apr. 15, Deva.

17 Dintr-o eroare de calcul existentă în document, numărul total nu se potriveşte cu cifra 732.

Protocolul convenţiei din anul 1774 are ca obiect de a executa o nouă conscripţie nautică, avînd la ordinea de zi două puncte şi anume:

1) cercetarea plîngerilor ţăranilor (populus nauticus)

2) conscripţia unui „număr suficient de experţi corăbieri".

Se arată în capitolul referitor la plîngerile corăbierilor că aceştia sînt nedreptăţiţi şi vătămaţi în drepturile lor, pe de o parte de către diverşii domni de pămînt, pe de altă parte, ei doresc vindecarea din sclavia pricinuită din cauza datoriilor. Ei sînt puşi la taxe de perceptori, după bunul plac al acestora".

În ce priveşte plîngerea corăbierilor împotriva domnilor de pămînt (domini terrestres) ei cer să se respecte convenţia nautică din 10 iunie 1748, care, după cum ne lasă să înţelegem ulterioarele referiri la ea, prevedea scutirea de sarcinile iobăgiei.

Cît priveşte conscripţia corăbierilor, s-a arătat mai sus numărul lor şi al corăbiilor.

Convenţia vine în ajutorul văduvelor a căror soţi fuseseră incapabili de muncă sau frînţi de poveri sau accidentaţi ori înecaţi — permiţîndu-le ieşirea de sub obligaţiile statutare[18].

Convenţia nautică din 24 febr. 1777 adoptă o nouă conscripţie a corăbierilor din întregul comitat hunedorean, după cum urmează în tabelul de mai jos:

Nomina locorum*	Efectivi	Iubilati	Viduae
1	2	3	4
Ilia	38	6	6
Brănişca	19	1	1
Bacea	9	1	2
Cîmpuri	77	2	8
Gurasada	14	—	3
Sîrbi	7	—	—
Stretea	7	—	—
Bretea Mureşană	14	1	1
Culieş	4	—	—
Gothatea	4	1	—
Burjuc	80	3	5
Tătărăşti	47	2	6
Săcămaş	6	1	1
Brădăţel	20	—	2
Zam	9	2	—
Glodghileşti	100	3	4
Lăpuşnic	14	—	1
Baia Dobrii	13	1	1
Leşnic	1	—	—
Briznic	42	2	10
Deva	39	6	8
Herepeie	3	2	—
Mintia	3	1	3
Buruiene	18	2	2

* Denumirea satelor e în l. maghiară

18 Arhivele statului Deva, Fond comit. Hunedoara, Doc. copie 25 ian. 1775.

Nomina locorum*	Efectivi	Iubilati	Viduae
1	2	3	4
Soimuş	8	1	3
Boholt	7	1	—
Bîrsău	4	1	9
Chimindia	4	1	2
Hărău	32	5	7
Bampotic	8	1	1
Răpolţel	4	—	—
Rapolt	17	7	—
Uroi	5	1	—
Bobîlna	14	—	—

* Denumirea satelor e în l. maghiară.

În 1810/11 s-a făcut o nouă conscripţie. Se păstrează protocolul acestei convenţii, cu numele tuturor corăbierilor, al satelor şi a stăpînilor de moşii[19].

În tabelul de mai jos vom reda numai situaţia pe localităţi[20].

Nomina locorum	Domini terrestres	Efectivi	Iubilati	Viduae
1	2	3	4	5
Deva	Dominium Deva	15	10	3
Ilia	Leopold Bornemisa	14	6	3
Brîznic	Dominium Deva	47	16	8
Bretea Mureşană	Iosif Bornemisa Alex. Ribiczei	15	3	3
Sîrbi	Baron Nicolae Iosika	16	2	—
Culieş	Iosif Bornemisa	4	1	—
Ulieş	Leopold Bornemisa	3	1	—
Bacea	Iosif Bornemisa	3	—	—
Gothatea	Ladislau Bornemisa	8	1	—
Boz	Baron Nuday Iosika	5	—	—
Tătărăşti	Ribiczei, Martonoşi, Ladislau Balomiri, Kadar, Bartok, Ianky, Tullja Malanyai, Nemeş	37	9	1
Burjuc	Baron Iosif Nalaczi	18	11	2
Brădăţel	Nalaczi, G. Bethleu, Kakuts, Bartsai, Toroczkai.	29	3	—

[19] I d e m, Protocollum status effectiorum Regionum Nautarum juxta Conscriptionem neo exmissa Commissionis Nauticae, Anni 1810 mixtae ab inclito Comitatu Huniadiensi jurisdictioni, camerali resignatorum.

[20] I d e m, Repertorium et summarius extractus Pagorun conscriptioni nauticae Anno 1910/11 Delegato iuxta alphabetam obnoxiorum orbi et consscriptorum regio Nautarum tum effectiorum quam iubilatorum et eorundenn viduas, Bobîlna, 18 — I — 1811.

Nomina locorum	Domini terrestres	Efectivi	Iubilati	Viduae
1	2	3	4	5
Surduc	Bethlen, Torockai, Maurer, Bartsai, Bistrai Sándor, Brádi.	26	7	3
Cîmpuri	Bethlen Sándor, Goro, Brádi, Boer, Torockai.	29	6	—
Cîmpeni	,,	24	6	2
Gurasada	Sandor, Boer, Kakuts, Bella, Bradi, Franţ, Voina.	9	4	2
Glod	Goro, Markutan, Nalaţi, Ribitzei	63	23	2
Gluleşt	Bartofi, Belag, Simon, Ianca, Martonoşi, Gro, Ribiţei, Balog.	23	6	4
Bampotoc	Bartsai, Varodi, Franţ, Cioca,	10	3	1
Chimindia	Balas, Varodi, Boja, Iosika.	4	3	—
Hărău	Iancso, Borbei, Intze, Farkas, Török, Iosika, Batz, Köröşi, Balagh, Haller, Kölönte.	20	11	4
Buruiene	Goro, Bistrei, Baron Gr. Inczedi	11	8	3
Boholt	Gyulai, Bartsai, Balia, Goro.	5	4	1
Uroi	In fundo ecclesia. I. Sandor, Haller, Nalati, Gyulai, Földvari,	9	4	2
Bobîlna	Baron Nalati	6	3	2
Rapoltul Mare	D. Iosika, Haller, Földvari, Kun, Gyulai, Köblös, Dobrai, Benedek	14	4	4
Rapolt Mic	D. Iosika, Sandor, Földvari, Gyulai, Kovats	9	2	—
Cigmău	Kun, Ugron, Szentzel, Fabian, Varadi, Bornemisa, Doboy, Banffi.	8	4	1
Geoagiu	Doboy, Bornemisa, Görfi, W. Kun, S. Kun J. Kun.	10	7	—
Folt	D. Horvat, L. Banffi, S. Bradi.	4	1	3
Bozeş	W. Kun, L. Bornemisa, L. Sempali, L. Kun, S. Kun.	8	—	—
Homorod	S. Gyulai, L. Kun, L. Bornemisa, Ecclesia, L. Petlen, Ugron.	25	8	3
Văleni	L. Kun, S. Kun, L. Benedek	3	—	—
Băciia	N. Vass, Varadi, Gyulai, Toroşkai, Dermand, Belenyeşi, Köblös, Orbonaş, L. Betlen.	15	3	—
Binţinţi	Tonea Doja, I. Berivoi.	2	2	—
Gelmar	,,	1	1	—
	Summa	561	183	58

Datorită condiţiilor grele de transport şi mai ales a slabei remunerări, locuitorii satelor situate pe malul Mureşului nu se angajau de bună voie ca plutaşi. Văzînd acest lucru, statul austriac a început să aplice constrîngerea, faţă de care nemulţumirea ţăranilor devine tot mai făţişă Magistratul Orăştiei arată că plebea contribuabilă din acest scaun se plînge că nu mai poate suporta sarcinile înmulţite ale corăbierilor[21].

[21] Idem, Doc., an. 1775, sept. 21, pachet 25.

Într-un document se relatează că vechii corăbieri din Lancrăm şi Pian, sub diverse pretexte vor să fugă de obligaţia de plutărit (nautica obligatione) pentru motivul că n-au hrană. Actul vorbeşte de îndărătnicia şi împotrivirea corăbierilor şi se cere ca aceştia să fie aduşi la obligaţiile lor chiar cu forţa militară, la „cea deopotrivă datorie, la prestaţii“, să li se asigure hrana necesară[22].

Tot mai dese şi insistente sînt plîngerile ţăranilor, asupra diverselor agravări şi a nerespectării prevederilor convenţiei nautice din iunie 1748. De aceea administraţia guvernului din Sibiu este silită să dea dispoziţii ca să se vegheze ca ţăranii să nu fie apăsaţi de sarcini şi să se respecte libertăţile lor (ne supplicantes incompetentibus oneribus graventur, verunn in libertatibus suis illibate conserventur)[23].

O expresie a nemulţumirii plebei contribuabile sînt multele cereri ale acestora de a ieşi din plutărit pentru diferite motive: incapacitate fizică, boală, decesul unor membri ai familiei, strămutare. Totodată ţăranii cer scutirea de „datul naturalelor“ şi de robotă pe moşiile stăpînilor feudali, aşa cum cer cei din Ilia, Brîznic, Gothatea.

Pe de altă parte iese în relief faptul că în recrutarea plutaşilor au un cuvînt de spus şi domnii de pămînt, care erau interesaţi în menţinerea iobagilor pe moşii şi de aceea nu rare erau cazurile cînd aceştia interveneau pentru a elibera din slujbă pe corăbierii de pe domeniul lor. Aşa de pildă fac nobilii din Bretea Mureşană, Rapoltul Mare, Cigmău, Geoagiu. În schimb, cînd un corăbier vrea să-şi ceară eliberarea, nu i se permite decît în cazuri rare, fiind obligat să-şi trimită înlocuitor şi să respecte sarcinile iobăgeşti faţă de pămînt.

În prima jumătate a veacului al XIX-lea statul austriac, intensificînd exploatarea bogăţiilor Transilvaniei dezvoltă plutăritul. Dacă prin 1774 numărul satelor cu contribuabili în ramura plutăritului este de 33, în 1810 el se ridică la 39, iar în preajma revoluţiei din 1848, anual coboară pe Mureş între 10.000 şi 12.000 de plute. Tot în această perioadă încep să ia fiinţă unele asociaţii, transportul fiind concesionat particularilor antrenaţi în formele capitaliste de obţinerea unui cîştig, adus pe valurile şi vadurile bătrînului Mureş.

LE TRANSPORT DU SEL SUR LE MUREŞ AUX XVIIIe–XIXe SIÈCLES

RÉSUMÉ

Les documents conservés aux Archives d'Etat de Deva — fonds du Comitat de Hunedoara, mettent en évidence certains aspects du transport du sel sur le Mureş à la fin de l'époque féodale.

L'exploitation et le transport du sel constituaient un monopole d'Etat du régime des Habsbourg, qui avait organisé à cet effet des „chambres“ et des „offi-

[22] I d e m, Doc., an. 1774, apr. 30, pachet 23.

[23] I d e m, Doc., an. 1774, aug. 30, pachet 21.

ces", tels ceux de Vinţ, de Vurpăr et de Partoş. Les documents analysés font ressortir:

1. Le besoin pour l'empire de couvrir son nécessaire de sel au moyen de la production transylvaine;

2. Le souci pour la bonne organisation des transports et l'aménagement des voies fluviales;

3. La réglementation sur la base de conventions et de statuts des rapports entre les communautés rurales et les détenteurs du monopole des transports, ainsi que des relations avec les „seigneurs de la terre".

Le transport du sel était considéré comme une obligation servile, c'est pourquoi les paysans riverains du Mureş étaient nommés „plebs contribuens".

Les mesures en vue de l'aménagement du lit du Mureş visaient à accélérer le transport du sel de Transylvanie en Hongrie.

Les conventions nautiques conclues en 1748, 1777 et 1810 font ressortir également certains aspects des relations entre serfs et „seigneurs de la terre", ces derniers ayant tout intérêt à maintenir sur leurs domaines la main d'oeuvre servile. Au XIX^e siècle il se crée des associations qui afferment les transports suivant des formes capitalistes.